Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12188**
19. Wahlperiode 06.08.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Martin Sichert, Udo Theodor Hemmelgarn, Enrico Komning und der Fraktion der AfD

Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Am 18. Mai 2016 hat das Bundeskabinett ein Marktanreizprogramm für die Elektromobilität beschlossen. Teil des Programms ist die Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Für das Förderprogramm mit der Laufzeit von 2017 bis 2020 werden insgesamt 300 Mio. Euro bereitgestellt. Das gesetzte Ziel war der Aufbau von mindestens 15 000 Ladestationen bis 2020 (https://bit.ly/2w4Odqe). Die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland aus dem Jahr 2017 besagt unter Punkt 6.3, dass die Voraussetzung für die Zuwendung ist, „dass der für den Ladevorgang erforderliche Strom aus erneuerbaren Energien oder aus vor Ort eigenerzeugtem regenerativem Strom (z. B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen) stammt" (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/konsolidierte-foerderrichtlinie-lis-29-06-2017.pdf?__blob=publicationFile).

Im November 2016 wurde der Nationale Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (NSR) verabschiedet (https://bit.ly/2BUG8tK). Der NSR soll den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos, die Infrastruktur für die Erdgasversorgung (komprimiertes und verflüssigtes Erdgas) und die Infrastruktur für die Wasserstoffversorgung von Brennstoffzellenfahrzeugen abdecken. Das zentrale Ziel der Bundesregierung im NSR war, gestützt auf verschiedene Studien, bis zum Jahr 2020 36 000 Ladepunkte zur Normalladung und 7 000 Ladepunkte zur Schnellladung von E-Autos zu schaffen und ein Netzwerk von 100 Tankstellen für Wasserstoffautos aufzubauen (NSR, Seite 5). Als Ziel wurde hier festgelegt, dass „Deutschland im Jahr 2020 sowohl Leitanbieter als auch Leitmarkt für Elektromobilität sein soll" (NSR, S. 23).

Die Koalitionsparteien CDU, CSU und SPD haben es sich darüber hinaus 2018 zum Ziel erklärt, bis 2020 mindestens 100 000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, Rn. 3516 ff.).

In dem Regierungsprogramm Elektromobilität aus dem Jahr 2011 wurden E-Autos als mittelfristige Stromspeicher angesehen, um Strom aus erneuerbarer Energie zu speichern und wieder rückzuspeisen, und so „in Zukunft einen wichtigen Beitrag zur Netzstabilität leisten" (Regierungsprogramm Elektromobilität, S. 5, www.bmbf.de/files/programm_elektromobilitaet(1).pdf).

Nach den Zahlen der Bundesnetzagentur gab es zum Stichtag 9. Mai 2019 8 735 öffentlich zugängliche Ladesäulen für E-Autos in der Bundesrepublik Deutschland (https://bit.ly/2pvurCY) und 71 Tankstellen für Wasserstoff-Autos (https://h2.live/). Der ADAC berichtet zudem, dass es bei Wasserstoffsäulen häufig Stö-

rungen gibt. Demnach gelingt es nicht an jeder Tankstelle, immer den 5-Kilo-Behälter ganz voll zu machen. „Oft fehlt der Druck und die Anlage bricht ab“, was „den Aktionsradius […] erheblich schmälert“ (https://bit.ly/2LeVZa8).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Verfolgt die Bundesregierung weiterhin die Ansicht, dass E-Autos als „mittelfristige Stromspeicher“ fungieren sollen (Regierungsprogramm Elektromobilität aus dem Jahr 2011, S. 5)?

2. Wie lange sind die bereits in Betrieb befindlichen Ladepunkte für E-Autos nach Kenntnis der Bundesregierung (vgl. Berichtspflichten in der Förderrichtlinie) im Durchschnitt täglich in Betrieb bzw. werden genutzt (bitte die Angaben für die letzten vier Jahre auflisten, falls möglich nach Bundesländern aufgegliedert)?

   Wie steht es mit der Nutzung der Wasserstoffsäulen, wie oft werden diese genutzt, und in welchem Umfang?

3. Wer finanziert die laufenden Kosten (z. B. Wartung und Erhalt der Ladesäulen für E-Autos) der öffentlich zugänglichen Ladesäulen, und auf welche Summe beliefen sich diese in den letzten drei Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte pro Jahr aufgliedern, falls möglich nach Bundesländern)?

   Plant die Bundesregierung, den Kommunen einen jährlichen finanziellen Ausgleich, zum Beispiel für die Wartung und den Erhalt der Ladesäulen-Infrastruktur, zu gewähren, wenn diese für Kosten aufkommen sollten?

4. Liegen der Bundesregierung Zahlen vor, wie viel CO_2 und andere Treibhausgase bei der Wartung und dem Erhalt der in den Kommunen bereits bestehenden Ladesäulen-Infrastruktur in den vergangenen Jahren emittiert wurden?

5. Hat die Bundesregierung Berechnungen angefordert bzw. plant solche Berechnung einzufordern, um die Emissionen (CO_2 und andere Treibhausgase) des in den Kommunen noch zu leistenden Ausbaus der Ladesäulen-Infrastruktur bzw. der Wasserstoffsäulen zu erfassen?

   Wenn nein, wieso nicht?

   Wenn ja, auf welchen Umfang belaufen sich diese?

6. Waren die jährlichen Kosten und Emissionen im Zuge von Wartung und Erhalt der Ladesäulen-Infrastruktur in den Kommunen Gegenstand der Gespräche beim „Autogipfel“ im Kanzleramt am 24. Juni 2019?

   Wenn nein, wieso nicht?

   Wenn ja, was war das Ergebnis?

7. Waren die jährlichen Kosten und Emissionen für den weiteren Ausbau der Ladesäulen-Infrastruktur in den Kommunen Gegenstand der Gespräche beim „Autogipfel“ im Kanzleramt am 24. Juni 2019?

   Wenn nein, wieso nicht?

   Wenn ja, was war das Ergebnis?

8. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die aus Sicht der Fragesteller unrealistischen selbstgesetzten Ziele in Bezug auf die Anzahl der Ladesäulen in Anbetracht der Zielsetzung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD (zusätzliche 100 000 Ladesäulen vs. 8 735 öffentlich zugänglichen Ladesäulen zum Stichtag 9. Mai 2019; Zahlen der Bundesnetzagentur, https://logistik-aktuell.com/2019/06/26/infrastruktur-fuer-e-autos/, www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Ladesaeulenkarte_node.html)?

   Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung?

   Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit einer Korrektur der Ziele?

9. Wie hoch ist die Gesamtsumme der im Rahmen der Aufrufe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Förderung des Aufbaus von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur bereits bewilligten Zuwendungen?

   Auf welche zehn Antragsteller entfallen die höchsten Summen bewilligter Zuwendungen, und in welchem Umfang (bitte in einer Tabelle aufgliedern)?

10. Wie viele Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits sind nach Kenntnis der Bundesregierung bisher mit Förderzuschüssen bezuschusst und tatsächlich errichtet worden?

11. Auf wen entfallen nach Kenntnis der Bundesregierung die laufenden Kosten der Elektroladesäulen bzw. der Wasserstoffzapfsäulen, und in welchem Umfang belaufen sich diese?

12. Sind der Bundesregierung die Störungen und die Problematik rund um die Wasserstoffsäulen bekannt (wenig Druck, siehe Anmerkung des ADAC im Absatz 5 der Vorbemerkung der Fragesteller)?

    Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung diesbezüglich?

13. Plant die Bundesregierung die Einführung eines eigenen Stromnetzes für Elektrozapfsäulen, um die gewünschte 100-prozentige regenerative Verstromung de facto zu gewährleisten?

    Ist der Bundesregierung bewusst, dass die zertifizierten Grünstrom-Lieferverträge lediglich auf dem Papier zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen stammen, aber in der Praxis der normale Strommix geliefert wird (vgl. https://bit.ly/2M3s9Dn)?

    Inwiefern kann die Bundesregierung dementsprechend behaupten, „dass der für den Ladevorgang erforderliche Strom aus rein erneuerbaren Energien stammt“ (Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland aus dem Jahr 2017, Punkt 6.3)?

Berlin, den 15. Juli 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333